VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 134)
z dnia 4 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 134)

4 marca 2015 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu, na podstawie informacji ministra Skarbu Państwa, wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji prezesa Rady Ministrów na temat nadzoru ministra Skarbu Państwa nad spółką Skarbu Państwa Eurolot S.A. oraz sytuacji spółki Eurolot S.A.”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marek Kachaniak** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Juszczyński** p.o. prezesa Eurolot S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Serdecznie witam panią posłankę i pozostałych panów posłów, witam zaproszonych gości, na czele z panem Rafałem Baniakiem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa. Witam pana Piotra Ołowskiego, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i wszystkie pozostałe osoby biorące udział w dzisiejszym posiedzeniu.

Szanowni państwo, porządek dzienny posiedzenia obejmuje jeden punkt. Jest to rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu, na podstawie informacji ministra Skarbu Państwa, wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji prezesa Rady Ministrów na temat nadzoru ministra skarbu państwa nad spółką Skarbu Państwa Eurolot S.A. oraz sytuacji spółki Eurolot S.A.”. Czy są jakieś uwagi do zaproponowanego porządku? Uwag nie słyszę. Stwierdzam, że porządek został przyjęty.

Szanowni państwo, mamy do rozstrzygnięcia, pewien dylemat. Zgodnie z planem pracy przyjętym przez Wysoką Komisję mamy odbyć posiedzenie, na którym zostanie przedstawiona informacja na temat sytuacji spółek Eurolot i LOT. Informacja na to posiedzenie jest w tej chwili przygotowywana w Ministerstwie Skarbu Państwa. Wstępnie przymierzamy się do zorganizowania posiedzenia w tej sprawie na następnej sesji Sejmu, a więc za dwa tygodnie. Równolegle Klub Parlamentarny Prawa i Sprawiedliwości zaproponował marszałkowi Sejmu przeprowadzenie debaty w tej kwestii na sali plenarnej. Komisja musi podjąć decyzję, jaką opinię przedstawi panu marszałkowi. Czy zaczekamy na posiedzenie Komisji, które odbywać się będzie w normalnym trybie, czy zaopiniujemy pozytywnie wiosek Prawa i Sprawiedliwości, który za chwilę przedstawi pan poseł Małecki.

Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, wniosek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, który został złożony u pana marszałka Sikor-

skiego, jest jasny. W sprawie spółki Eurolot SA oczekujemy wyjaśnień od pani premier Ewy Kopacz, a nie od pana ministra skarbu państwa. Wypowiedzi pana ministra słuchaliśmy na posiedzeniach tej Komisji wielokrotnie, a teraz chcielibyśmy usłyszeć od pani premier na sali plenarnej, dlaczego minister skarbu państwa zachowywał się w sprawie spółki Eurolot w taki, a nie w inny sposób. Mówiąc szczerze, od pana ministra trudno jest w tej chwili oczekiwać jakichkolwiek informacji, bo według pana ministra dotychczas w spółce Eurolot wszystko było w porządku.

Posłowie Prawa i Sprawiedliwości alarmowali pana ministra w sprawie konkretnych nieprawidłowościach zachodzących w spółce, o konkretnych zagrożeniach i ryzyku, które było sprowadzane na spółkę. Przypominam, że nad tą spółką resort skarbu sprawuje kontrolę w 100%. Jaka była reakcja ministerstwa? Pan minister uspokajał nas, podawał sprzeczne informacje i co najważniejsze, bronił prezesa Eurolotu, mimo że zarówno z naszych wystąpień, jak i z tragicznych, jak się okazało, skutków dla spółki, będących efektem działalności tego prezesa, można się było dość łatwo zorientować, iż decyzje podejmowane przez niego nie do końca są podyktowane dobrem spółki.

Pozwolę sobie przypomnieć kilka faktów, które bardzo dobitnie pokazują, iż w tak ważnej sprawie, jak ta kwestia, musi zabrać głos premier polskiego rządu. W dniu 15 czerwca 2014 r. poseł Adam Kwiatkowski w swojej interpelacji alarmował ministra skarbu państwa, że Eurolot SA wchodzi w biznes ze spółką, a raczej „spółeczką” 4You Airlines i tym samym tworzy konkurencję dla siebie i dla LOT. Pan poseł Kwiatkowski poinformował wówczas ministra o występujących z tego tytułu zagrożeniach zarówno dla Eurolotu, jak i dla LOT. 8 lipca minister skarbu państwa wszystkich uspokajał i twierdził, że 4You Airlines nie jest w żadnym razie konkurencją dla Eurolotu, rozliczenia pomiędzy 4You Airlines i Eurolotem odbywają się tylko na przedpłatach. Więcej, minister zaklinał się wtedy, że Eurolot w każdej chwili może zerwać umowę nie tylko z 4You Airlines, ale również ze spółką YANAIR, od której dzierżawił samoloty.

Pozwolę sobie zacytować wypowiedź pana ministra: „Dodatkowym zabezpieczeniem ze strony 4You Airlines jest wpłacenie przez tę spółkę depozytów zabezpieczających związanych z dzierżawą samolotów od YANAIR. W przypadku braku realizacji umowy przez 4You Airlines, Eurolot może odstąpić od umowy i zaprzestać wykonywania przewozów pasażerskich na rzecz tego podmiotu, zrywając jednocześnie umowę ACMI z YANAIR”.

To ostatnie zdanie jest bardzo ważne, proszę państwa. To są pana słowa, panie ministrze. Pan się pod nimi podpisał. Co się dzieje dalej? 25 lipca poseł Kwiatkowski ponownie pana zaalarmował, że ta współpraca zakończy się katastrofą dla państwowego Eurolotu, że 4You to konkurencja nie tylko dla Eurolotu, ale także dla LOT. Poseł Kwiatkowski pana informował, że wbrew pańskim zapewnieniom, iż to nie jest konkurencja, 4You Airlines właśnie ogłosiło, iż 1 sierpnia rozpoczyna sprzedaż biletów rejsowych. W tym miejscu nasuwa się pytanie, panie ministrze – ile czasu jest potrzebne, aby przygotować się do sprzedaży rejsowych biletów? Czy 17 lipca, kiedy 4You Airlines ogłosiło chęć wejścia w rejsy ze sprzedażą biletów od 1 sierpnia, mieliśmy do czynienia z datą podaną z kapelusza, *ad hoc*, czy może przygotowywali się oni do tego ruchu dużo wcześniej?

Odpowiadając na interpelację, w dniu 22 sierpnia pan minister przyznał, że 4You Airlines co prawda właśnie ogłosiło, że chce być konkurencją dla Eurolotu, a więc umowa nie zostanie przedłużona, ale rozliczenia nadal są dokonywane na zasadzie przedpłat. Panie ministrze, pan się podpisał pod odpowiedzią z 22 sierpnia, ale w kolejnym wyjaśnieniu, odpowiadając na pytania zadane przeze mnie i przez posła Kwiatkowskiego, było to pismo z listopada, a także powtórzył to pan później, odpowiadając na posiedzeniu Komisji, napisał pan w sposób następujący: „Do połowy sierpnia rozliczenia pomiędzy stronami przebiegały prawidłowo. Od momentu wystąpienia zakłóceń w płatnościach były podejmowane kroki zmierzające do ściągnięcia należności od 4You”. Panie ministrze, w takim razie kiedy się pojawiły opóźnienia, o których pan pisze? 22 sierpnia napisał pan przecież, że wszystko jest w porządku. Trzy miesiące później pisze pan, że jednak nie płacili już od połowy sierpnia.

Następna sprawa. Pomimo, że 4You przestało płacić Eurolotowi, ten nadal latał dla tej firmy. Pan minister zaś napisał co następuje: „Eurolot w dobrej wierze podjął decyzję o kontynuacji realizacji kontraktu, mając na uwadze dobro i troskę o pasażerów. (…)

Ponadto estymowane koszty odszkodowań pasażerskich przekroczyłyby koszty operowania we wspomnianym zakresie". Panie ministrze, kiedy pan mówił prawdę, czy wtedy, gdy pisał pan, że w przypadku braku realizacji umowy Eurolot może odstąpić od umowy i zaprzestać wykonywania przewozów pasażerskich na rzecz 4You Airlines, czy wtedy, gdy pisał pan, że koszty odszkodowań pasażerskich przekroczyłyby koszty operowania we wspomnianym zakresie?

Szanowni państwo, moim zdaniem, tylko te przytoczone wyżej fakty upoważniają, a wręcz wymuszają na Komisji Skarbu Państwa przekazanie tej sprawy do informacji premiera. Powinien się on do tego odnieść, ponieważ sprawa dotyczy zakresu kompetencji ministra skarbu państwa. Minister może się oczywiście tłumaczyć tak lub inaczej, może się tłumaczyć za poszczególne spółki, ale już nie w tej chwili. Sprawa zaszła za daleko. To jest, mówiąc eufemistycznie, gruba rzecz. Eurolot pada, firma bankrutuje i na bruk idzie 300 osób. Nadal są nieściągnięte pieniądze od 4You Airlines, mimo że uprzedzaliśmy ministra, iż w ten sposób się to skończy.

Szanowni państwo, Platforma Obywatelska i Polskie Stronnictwo Ludowe posiadają większość w składzie Komisji Skarbu Państwa. Jeśli jednak posłowie tych partii zagłosują za tym, aby sprawę zachować tylko na poziomie prac Komisji, to przyłożą rękę do tej afery. Ta sprawa musi zostać wyjaśniona na forum Sejmu. Mam nadzieję, że wyjaśniając tę sprawę dowiemy się również, czy na działania prezesa Eurolotu miał wpływ fakt, że jego żona była powiązana z firmą, której właściciele założyli spółkę 4You Airlines. Ostrzegaliśmy pana ministra przed tego typu zagrożeniem.

Minister skarbu państwa od początku wiedział, że Eurolot wchodzi w bardzo ryzykowny biznes ze spółką, która nie posiadała samolotów, nie miała licencji ani odpowiednich pozwoleń, a jej kapitał założycielski wynosił mniej niż 1/30 kapitału OLT Express. Proszę mnie poprawić, jeśli się mylę. Tej sprawy nie można schować w czterech ścianach Komisji Skarbu Państwa. O tej sprawie ma prawo usłyszeć cały Sejm, a Prezes Rady Ministrów ma obowiązek wytłumaczyć – dlaczego minister skarbu państwa w tak ważnej sprawie zachowywał się w taki sposób. Pan minister nie reagował wtedy, gdy posłowie go ostrzegali, gdy był informowany o możliwych konfliktach interesów i niejasnych powiązaniach prezesa Eurolotu, o niekorzystnej umowie z 4You Airlines, o tym że pod nosem właściciela tworzy się konkurencja dla Eurolotu i LOT.

Panie ministrze, spółka 4You Airlines wraz z Eurolotem konstruowała bezpośrednią konkurencję dla LOT, naszego narodowego przewoźnika, który, jak wszyscy wiemy, znajduje się w dramatycznym położeniu. W tę firmę pompuje się setki milionów złotych polskich podatników tylko po to, aby LOT przetrwał. Życzymy oczywiście LOT, aby mu się to udało, ale dlaczego w sytuacji, kiedy pojawia się jakaś okazja na rynku, gdyż jedno z biur podróży szuka przewoźnika, pan minister dopuszcza do powstania konkurencji dla LOT? Nawet jeśli 4You nie ogłosiłoby, że zamierza wozić pasażerów w lotach rejsowych, to i tak działalność tej spółki byłaby bezpośrednią konkurencją dla czarterów LOT.

Nie przekonują mnie wyjaśnienia pana ministra, że spółka Eurolot nabywała w tej współpracy *know how*. To pan minister ma pod sobą obie spółki, LOT i Eurolot, i to zadaniem pana ministra jest sprawowanie nadzoru w taki sposób, aby te spółki wzajemnie się nie kanibalizowały. Pana zadaniem jest dbanie o to, aby obie firmy mogły efektywnie funkcjonować i się rozwijać.

W moim wystąpieniu podawałem państwu pewne daty, kiedy minister zapewniał, że 4You nie jest konkurencją dla Eurolotu. Tymczasem, zdaje się że na serwerach Polskiej Agencji Prasowej można było znaleźć informację z początku czerwca 2014 r., dokładnie z 9 czerwca, zgodnie z którą 4You Airlines planują loty z Radomia do Wielkiej Brytanii, Skandynawii, krajów Beneluksu i Niemiec. To nie są kierunki czarterowe. Polacy na wakacje do tych krajów raczej nie latają. Ilu Polaków spędza wakacje np. w Düsseldorfie w Niemczech? Wyraźnie widać, że miały to być połączenia rejsowe.

Wysoka Komisjo, w wystąpieniu sejmowym cytowałem prezesa spółki Enter Air, to co powiedział na temat prezesa Eurolotu i innych osób, które podobno usłyszały już prokuratorskie zarzuty. Powtórzę jeszcze raz to, co powiedział prezes Enter Air: „Ta grupa przysłużyła się niejednej linii lotniczej w Polsce, z których tylko Enter Air wyszedł obronną ręką. Prawdopodobnie dzięki temu, że panowie pracowali u nas tylko

kilkanaście miesięcy. Inne firmy, w tym państwowe, nie miały tyle szczęścia i albo już upadły, albo grozi im upadłość. Myślę, że przy wyjaśnianiu tych wszystkich spraw nie tylko należałoby pójść tropem strat, ale przede wszystkim pójść tropem zysków".

Panie ministrze, przedstawiona opinia dotyczy prezesa spółki, która panu podlega. Informowałem także, że nadal nie otrzymałem żadnych danych na temat tego, kiedy zostały postawione zarzuty. Pan minister odpisał jedynie, że informacja od prezesa, nie z prokuratury – na co zwracam uwagę – jest taka, iż postępowania zostały zawieszone. Poprosiłbym jednak o informację, czy pan minister występował w tej sprawie do prokuratury w celu wyjaśnienia ewentualnych zarzutów postawionych byłemu prezesowi Eurolotu. A może na słowo uwierzył pan byłemu prezesowi?

Jeszcze jedna sprawa. W wyjaśnieniach, jakie otrzymaliśmy przed dzisiejszym posiedzeniem, pan minister napisał, że jeśli chodzi o zasiadanie pana Tomasza Balcerzaka, byłego prezesa Eurolotu, w radzie nadzorczej spółki zależnej od PLL LOT, to w grudniu 2014 r. pan Balcerzak złożył rezygnację z pełnienia funkcji członka rady nadzorczej w spółce zależnej od PLL LOT. Panie ministrze, mam przed sobą wydruk z Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 6 lutego 2015 r. Widnieje w nim skład rady nadzorczej spółki „Wro-lot usługi lotniskowe" Sp. z o.o., w której LOT posiada 50% udziałów. Skład rady nadzorczej wygląda tak: Mikosz Sebastian, Kuś Dariusz, Balcerzak Tomasz, Wróblewski Jarosław. Tak jest napisane czarno na białym. Informacja pochodzi z 6 lutego br. Zgodnie z przytoczonymi danymi KRS potwierdza, że pan Balcerzak w lutym sprawował cały czas funkcję członka rady nadzorczej tej spółki. Jak to w końcu jest, panie ministrze? Jeśli pan Balcerzak podobno w grudniu zrezygnował, to dlaczego do tej pory nie został odwołany przez właściciela? Rozumiem, że decyzja w tej kwestii leży w gestii prezesa Mikosza z LOT. Dlaczego pana Balcerzaka nie odwołano natychmiast, jak tylko pojawiły się problemy z Eurolotem?

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w związku z przedstawionymi przeze mnie faktami apeluję, aby Komisja przedstawiła marszałkowi Sejmu jednoznaczną opinię, zgodnie z którą omawiana sprawa, wobec dotychczasowej postawy ministra skarbu państwa, nie może być po raz kolejny zamieciona pod dywan na posiedzeniu Komisji, tylko powinna zostać przedstawiona na forum Wysokiej Izby. Z postępowania ministra powinna wytłumaczyć się publicznie pani Prezes Rady Ministrów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panu posłowi. Szanowni państwo, zgodnie z sugestią pani marszałek, bo w imieniu marszałka Sikorskiego zwróciła się do nas z tą sprawą pani wicemarszałek Elżbieta Radziszewska, naszym zadaniem jest rozpatrzenie wniosku przedstawionego przez posła Małeckiego, na podstawie informacji przedłożonych przez przedstawicieli rządu. Zakładam, że informacja na ten temat, przynajmniej częściowo, została już przekazana członkom Komisji, jako że otrzymaliśmy w tej sprawie materiał na piśmie. Poproszę jednak, obecnego na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Rafała Baniaka o to, aby odniósł się w syntetyczny sposób do wystąpienia posła Małeckiego.

W następnej kolejności przeprowadzimy dyskusję w gronie członków Wysokiej Komisji, o ile będzie oczywiście taka wola, na temat zasadności odbycia debaty na ten temat. W zależności od podjętej decyzji debata odbędzie się albo na sali plenarnej, zgodnie z wnioskiem posła Małeckiego, albo na posiedzeniu Komisji za dwa tygodnie, zgodnie z przyjętym planem pracy. Na zakończenie poddam wniosek pod głosowanie. Prosiłbym jednak, abyśmy dziś nie wdawali się w dyskusję na temat tego, co ma być dyskutowane bądź to na sali plenarnej, bądź na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa.

Przypominam państwu posłom, że posiedzenia Komisji Skarbu Państwa są posiedzeniami otwartymi. Każdy obywatel, który korzysta z internetu, może się dowiedzieć, o czym w tej chwili debatujemy. Mówię o tym w kontekście zarzutów, że ktoś chce coś zamknąć w czterech ścianach sali posiedzeń Komisji. Nasze obrady odbywają się zgodnie z regulaminem przyjętym przez Wysoką Izbę.

O zabranie głosu proszę pana ministra Rafała Baniaka.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, powiem szczerze, iż mam kłopot z zadośćuczynieniem prośbie pana przewodniczącego, żeby w krótki sposób odnieść się do wystąpienia pana posła Małeckiego. Nie chciałbym, aby wymiana poglądów między nami przypominała grę w ping-ponga, ale elementarną wiedzą jest to, panie pośle, że każda zmiana w organach spółki wymaga nieco czasu, zanim zostanie odnotowana przez sąd rejestrowy. To się nie dzieje natychmiast. Na przykład zmiana na stanowisku prezesa spółki Eurolot została odnotowana dopiero po dwóch miesiącach.

Jeżeli chodzi o pana Balcerzaka, to potwierdzam publicznie, że zmiana w składzie rady nadzorczej została dokonana. Bardzo proszę zatem, aby w ciemno nie zarzucał pan kłamstw przedstawicielom resortu skarbu. Pan Balcerzak złożył rezygnację w terminie, o którym zostaliście panowie poinformowani. To, że nie została ona odnotowana jeszcze w KRS, nie oznacza, iż ten fakt nie miał miejsca. Proszę o dochowanie elementarnej uczciwości w tym, co pan prezentuje Wysokiej Komisji.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o kwestie, które podniósł w swoim wystąpieniu pan poseł wnioskodawca, to spotykaliśmy się w tym gronie kilkukrotnie. W ostatnich dwóch latach Ministerstwo Skarbu Państwa ponad dwadzieścia razy udzielało wyjaśnień i odpowiedzi na ponad pięćdziesięciu pytań, jakie były zadawane przez posłów w drodze interpelacji w kwestiach dotyczących działalności spółki Eurolot. Z reguły jednak działo się tak, że przedmiotem naszego dialogu i wzajemnej wymiany informacji były indywidualne zagadnienia dotyczące funkcjonowania spółki, takie jak np. kwestia wyboru floty dla Eurolotu, czy współpraca z poszczególnymi kontrahentami. Wspomniane zagadnienia stanowiły niewielki fragment rzeczywistości, w której funkcjonuje Eurolot i zaledwie wycinek całej aktywności przedsiębiorstwa. Historia spółki Eurolot była trudna, jeśli spojrzymy na nią obiektywnie. Niejednokrotnie sygnalizowałem ten aspekt sprawy, odpowiadając na pytania szanownych panów posłów.

Konsekwencją tej trudniej historii jest sytuacja, z którą mamy do czynienia dziś. Z powyższych względów, jeśli państwo pozwolą, w pierwszej kolejności przedstawię garść faktów z historii Eurolotu, po to abyśmy w dalszej dyskusji nie wyciągali wybranych zdarzeń tak, jak wydłubuje się rodzynki z ciasta. Na początek historia spółki od jej powstania do dnia dzisiejszego, później, jeśli Wysoka Komisja wyrazi zgodę, zaprezentuję działania podejmowane w ramach nadzoru właścicielskiego przez Ministerstwo Skarbu Państwa. Zakończę moje wystąpienie przedstawieniem obecnego stanu prac prowadzonych w związku z likwidacją spółki. To ostatnie zagadnienie jest szczególnie istotne, jeśli rozmawiamy o odpowiedzialnym zachowaniu właściciela, którym jest państwo. Szczególnie uwzględnię obecną i przyszłą sytuację pracowników oraz kwestie związane z zabezpieczeniem aktywów Eurolotu.

Wysoka Komisjo, spółka Eurolot SA została powołana przed dziewiętnastu laty, jako podmiot zależny od LOT. Głównym celem jej działalności miało być rozwijanie krajowych i regionalnych rozkładowych połączeń lotniczych. Spółce przekazano samoloty turbośmigłowe ATR, przy pomocy których Eurolot świadczył usługi przewozowe w formule ACMI, czyli wynajem samolotów wraz z załogami na rzecz LOT. Pierwsze połączenia Eurolot wykonał w roku 1997. Przez kilka lat, opierając się na flocie turbośmigłowych ATR Eurolot obsługiwał dla LOT rejsy nad Polską i w tzw. bliskiej zagranicy.

W roku 2000, w wyniku zmiany strategii Grupy LOT, doszło do zmiany formuły współpracy pomiędzy Eurolotem a PLL LOT. Funkcje marketingowe i sprzedażowe zostały scentralizowane w LOT, czyniąc Eurolot operatorem ACMI samolotów obsługujących krajowe i regionalne połączenia Grupy.

Wyniki finansowe generowane przez Eurolot były powiązane z sytuacją na rynku przewozów lotniczych. W związku z kryzysem branży lotniczej w 2008 r. nastąpiło bardzo wyraźnie pogorszenie wyników finansowych spółki. Eurolot odnotował wynik netto na poziomie prawie minus 6 mln zł, a wynik ze sprzedaży na poziomie minus 11 mln zł. W 2009 r. nastąpiła minimalna poprawa sytuacji finansowej, co w efekcie pozwoliło osiągnąć zysk netto w kwocie nieco ponad 1 mln zł i dodatni wynik ze sprzedaży w wysokości ok. 700 tys. zł. Dodatni wynik to efekt tego, że Eurolot realizował wyłącznie działalność w formule ACMI na rzecz LOT i dysponował jednym rodzajem samolotów. Na przełomie

lat 2009/2010 spółka została dokapitalizowana przez Skarb Państwa. Czynność ta miała charakter celowy i dotyczyła nabycia trzech samolotów Embraer do przewozu najważniejszych osób w państwie. Kontrakt na przewóz VIP-ów pozwolił spółce na stopniowe zdywersyfikowanie przychodów w sytuacji pogarszających się z roku na rok warunków panujących na rynku lotniczym.

Warto w tym momencie powiedzieć o fakcie, który z reguły nie jest zauważany w pytaniach i interpelacjach, a mianowicie, że w latach 2009-2012 poziom cen paliwa lotniczego wzrósł o ok. 150%, co wpłynęło na wyniki spółki. Jednocześnie presję na obniżenie cen biletów spowodowała także silna konkurencja rynkowa. W efekcie powyższego, w latach następnych Eurolot ponownie osiągał ujemne wyniki finansowe.

W lipcu 2011 r. w celu dalszej dywersyfikacji przychodów spółka rozpoczęła działalność na siatce własnej, co niestety przyczyniło się do dalszego pogorszenia wyniku za rok 2011. W roku 2012, o czym wielokrotnie informowaliśmy Wysoką Komisję, siatka własna realizowana była już przez cały okres rozliczeniowy, ale jej niska rentowność wpłynęła na gorszy wynik ze sprzedaży uzyskany za ten rok. Trzeba w tym miejscu zauważyć, że budowanie rynku i uzyskiwanie rentowności nowo uruchamianych połączeń może trwać nawet do dwóch lat.

Awaryjność i wysokie koszty eksploatacji samolotów ATR spowodowały, że w roku 2012 spółka rozpoczęła proces wymiany floty na nowe samoloty typu Bombardier Q400. Na wynik za rok 2012 miała także wpływ presja cenowa ze strony OLT Express oraz koszty poniesione na inwestycje w rozwój siatki własnej.

W lutym 2013 r. LOT sprzedał pakiet akcji Eurolot Towarzystwu Finansowemu Silesia Sp. z o.o. Transakcję przeprowadzono na zasadach rynkowych w trybie publicznej procedury opartej na wycenie i testach prywatnego inwestora. Obecna struktura kapitałowa spółki przedstawia się następująco: Skarb Państwa – 62% udziału w kapitale, TF Silesia – 38%.

Rok 2013 przyniósł niższą niż w roku 2012 stratę ze sprzedaży oraz lepszy, chociaż nadal ujemny, wynik netto. Siatka własna pozostawała cały czas nierentowna. Do operowania włączono samoloty Bombardier Q400, które są znacznie efektywniejsze kosztowo niż samoloty ATR, co pozwoliło obniżyć poziom straty ze sprzedaży.

Wpływ na sytuację finansową Eurolotu, czego niestety również zdaje się pan poseł Małecki nie zauważać, mimo deklarowanej troski o firmę, miała także konieczność stosowania środków kompensacyjnych przez LOT w związku z otrzymaniem pomocy publicznej. Ograniczenie operowania LOT istotnie zredukowało możliwości najmu samolotów Bombardier Q400 w formule ACMI ze spółki Eurolot.

Wysoka Komisjo, Eurolot nie jest jedynym przykładem linii lotniczej, która próbowała rozwinąć siatkę własną, ale podejmowane próby nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Wystarczy podać przykład firmy Tyrolian Airlines, która po zakończeniu umowy ACMI z Lufthansą przeprowadziła analizę ekonomiczną, w efekcie której podjęto decyzję o nieruchomieniu siatki własnej ze względu na jej prawdopodobną nierentowność. Pokazuje to jedynie, z jak bardzo trudnym i wysoce konkurencyjnym rynkiem mamy do czynienia.

Eurolot w okresie poszukiwania rentownego biznesu zainwestował znaczące środki finansowe w rozwój siatki własnej pokrywając corocznie stratę generowaną na tej działalności, w łącznej kwocie ponad 120 mln zł, w okresie od lipca 2011 r. do końca 2014 r. Pomimo tego spółka nigdy nie osiągnęła dodatniego wyniku ze sprzedaży w segmencie siatki własnej.

Rok 2014 był dla spółki znacznie gorszy niż to zakładał budżet, a także znacznie gorszy niż rok poprzedni. Pomimo podejmowanych działań po stronie przychodowej, takich jak realizacja czarterów *ad hoc*, intensywne poszukiwanie partnerów do realizacji projektów lotniczych na świecie, czy realizacja przewozów klientów biur podróży, nie udało się pozyskać kontraktów mogących zapewnić spółce dodatni wynik i satysfakcjonujący poziom rentowności. Był to kolejny rok z ujemnym wynikiem ze sprzedaży, jak i ujemnym wynikiem netto, co z kolei spowodowało dalsze pogłębienie luki finansowej zdiagnozowanej przez doradcę finansowego.

Wiele faktów złożyło się na uzyskanie ujemnego wyniku finansowego za 2014 r., ale warto wspomnieć, że na siatce własnej spółka osiągnęła stratę wyższą o ok. 65%, niż była

zaplanowana w budżecie na ten rok. W segmencie działalności ACMI spółka również zanotowała stratę ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na nalot zgłaszane przez LOT, co było efektem realizacji zatwierdzonego przez Komisję Europejską planu restrukturyzacji i nałożonego wymogu stosowania działań kompensacyjnych. Jedynie z działalności czarterowej osiągnięto zysk w wysokości kilkunastokrotnie wyższej niż zakładano w budżecie. Średni *load factor* wszystkich otwartych połączeń Eurolot wyniósł w 2014 r. 51%, przy czym pokrycie kosztów bezpośrednich zapewnia dopiero *load factor* na poziomie minimum 63-67%, a kosztów pełnych na poziomie 75%. Sezon zimowy był znacznie poniżej progu rentowności i w najgorszych miesiącach, tj. w listopadzie i w grudniu, średni *load factor* wyniósł jedynie 37%. Najsłabsze połączenia realizowane przez spółkę, takie jak Wrocław-Bruksela czy Wrocław-Lublin, odnotowały w roku 2014 średni *load factor* na poziomie ok. 30%.

Spółka, generując od kilku lat stratę na działalności operacyjnej, znajdowała się w procesie głębokiej restrukturyzacji. Zrealizowano szereg przedsięwzięć, zarówno w obszarze przychodowym jak i kosztowym, zmierzających do osiągnięcia poprawy wyników finansowych i odwrócenia niekorzystnych trendów. W ostatnim czasie spółka zdywersyfikowała prowadzoną działalność, operując w trzech głównych segmentach: rejsy własne, rejsy czarterowe realizowane na własnych samolotach typu Bombardier Q400 oraz rejsy realizowane na rzecz innych przewoźników na samolotach Bombardier Q400.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Bardzo przepraszam, panie przewodniczący, czy mógłbym zabrać głos w kwestii formalnej?

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, z całym szacunkiem do osoby pana ministra chcę zwrócić uwagę, że to, co minister nam w tej chwili prezentuje, jest zwykłym odczytywaniem z kartki materiału, który wcześniej dostaliśmy z resortu skarbu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, sposób przedstawienia informacji zależy od decyzji pana ministra. To on decyduje, co i w jaki sposób przedstawi Wysokiej Komisji.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Zgoda, panie przewodniczący, ale materiał z Ministerstwa Skarbu Państwa liczy sobie aż 6 stron. Odczytanie go zajmie określony czas i obawiam się, że po tym usłyszymy, iż sala jest zarezerwowana dla innej Komisji i musimy kończyć posiedzenie. Nie o to chyba chodzi, panie przewodniczący, abyśmy zostali zagadani przez przedstawiciela Ministerstwa Skarbu Państwa. Zostały zadane konkretne pytania i oczekiwalibyśmy, że pan minister się do nich odniesie. Później zapewne pojawią się kolejne pytania, usłyszymy kolejne odpowiedzi i wyrazimy swoje ostateczne stanowisko w sprawie zgłoszonego wniosku w głosowaniu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, przepraszam, ale muszę w tym momencie powiedzieć kilka zdań tytułem wyjaśnienia. Nie do końca może być tak, jak pan proponuje.

W piśmie otrzymanym od pani wicemarszałek Radziszewskiej jest jednoznacznie napisane, że mamy, jako Komisja, rozpatrzyć wniosek klubu PiS na podstawie informacji przedstawicieli rządu. Moją rolą nie jest ograniczanie pana ministra, który zapewne uważa – jestem przekonany, iż tak właśnie jest – że informacje, jakie przekazuje teraz posłom, istotnie mogą wpłynąć na decyzję podjętą przez Wysoką Komisję. Pan minister samodzielnie decyduje, w jakiej formie przekaże Komisji informacje i tylko od jego decyzji zależy, czy będzie korzystał z posiadanych notatek w większym, czy mniejszym stopniu oraz, jaki będzie zakres prezentowanej przez niego informacji. Oczywiście, pod rozwagę pana ministra poddaję kwestię, czy jego wypowiedź mogłaby trwać trochę krócej niż początkowo zamierzał, ale domyślam się, że zależeć to będzie w pewnym stopniu od tego, w jakim trybie Komisja ma dziś zamiar pracować. Jeśli zamierzamy

szybko określić nasze stanowiskom w kwestii tego, czy debata ma się odbyć na posiedzeniu Komisji, czy w trakcie plenarnego posiedzenia Wysokiej Izby, to być może dzisiejsze wystąpienie pana ministra mogłoby być nieco bardziej zwięzłe. Mogę sobie jednak wyobrazić i taki stan rzeczy, że dziś przedyskutujemy dogłębnie kwestię Eurolotu i nie będzie już potrzeby absorbowania Wysokiej Komisji kolejny raz, za dwa tygodnie. Oczywiście wspomniane scenariusze zależą od tego, jaki będzie efekt debaty, którą przeprowadzimy dzisiaj, na tym posiedzeniu Komisji.

Bardzo proszę, aby pan minister kontynuował swoją wypowiedź, a później, w zależności od sytuacji, Komisja opowie się za takim lub innym ciągiem dalszym, jeśli chodzi o prace dotyczące spółki Eurolot. Decydujący głos w tej sprawie należy przecież do członków Komisji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, ale muszę w tym momencie się wypowiedzieć. Rozumiem pana stanowisko, ale, moim zdaniem, sytuacja jest, mówiąc delikatnie zabawna, jeśli słuchając pana ministra możemy zerknąć w międzyczasie na akapit niżej i wiemy, co za chwilę powie przedstawiciel resortu skarbu. Chyba nie taki jest cel wystąpienia pana ministra. Oczekiwałbym raczej, że pan minister rozszerzy wątki zawarte w materiale, który doręczono nam przed rozpoczęciem posiedzenia. Podkreślam jeszcze raz, że rozumiem, iż sposób prezentacji zależy od wolnej woli pana ministra, ale oczekiwałabym mimo wszystko, tę prośbę kieruję do pana przewodniczącego, że nie przerwie pan posiedzenia Komisji z powodu wyczerpania limitu czasu i nie dowiemy się, że nie możemy zadawać więcej pytań, bo akurat skończył się czas przeznaczony na dzisiejsze obrady. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, będę prowadził posiedzenia tak długo, jak będzie to zasadne z punktu widzenia jego treści i możliwe w kontekście pewnych ograniczeń, które – jak wiemy – w żadnym stopniu nie zależą od przewodniczącego ani od Komisji. Wiemy, ile jest sal sejmowych i ile komisji pracuje w tym samym czasie.

Panie ministrze, poddaję zatem panu pod rozwagę, w jakiej formule dokończy pan swoje wystąpienie. Każda pańska decyzja zostanie przeze mnie zaakceptowana. Bardzo proszę, ma pan głos.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w nawiązaniu do wypowiedzi posła Zubowskiego potwierdzam, że korzystam na bieżąco z posiadanych notatek. Ich treść jest jednak nieco inna niż materiał, jaki państwu przesłaliśmy. To jedna uwaga.

Druga uwaga z kolei jest taka, że zdarzały się przypadki, gdy państwo posłowie z klubu parlamentarnego reprezentowanego przez pana posła Zubowskiego odczytywali pytania z kartki, nie dzieląc się wcześniej treścią tych pytań. Pan, panie pośle, ma ten komfort, że na potrzeby pracy w dniu dzisiejszym otrzymał od nas wcześniej przygotowany materiał. Wydaje mi się, że jest to duże ułatwienie, a pańska praca jakościowo inna. Jeżeli pan, panie pośle, faktycznie troszczy się o losy spółki Eurolot, to bardzo dobrze byłoby, gdyby zechciał pan się dogłębnie zaznajomić z informacjami na temat tego, co było, co jest i jakie są plany w stosunku do Eurolotu na przyszłość. Pozwoli to uniknąć zadawania niepotrzebnych pytań o wycinkowym charakterze. Jeżeli bowiem pan poseł Małecki twierdzi, że przyczyną decyzji o likwidacji Eurolotu jest nieudana współpraca z jednym z przewoźników, to zwracam uwagę, że jeśli spojrzymy na budżet za rok 2014, to zauważymy, iż wspomniana współpraca to zaledwie niespełna 2% przychodów spółki. A zatem ten przypadek, chociaż oczywiście ważny, bo dla firmy każda złotówka ma znaczenie, nie jest jakościowo aż tak bardzo znaczący, aby przesądzić o decyzji w sprawie likwidacji. Dlatego bardzo proszę państwa o to, abyście nie traktowali wyrywkowo tego, co się dzieje w spółce. Też boleję nad tym, panie pośle, że spółkę musimy zlikwidować, ale potwierdzam, że jest to odpowiedzialna decyzja właścicielska. Odpowiedzialność za tę decyzję ponosi Ministerstwo Skarbu Państwa i ja osobiście.

Chciałbym teraz kontynuować moją wypowiedź. Czy mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze. Członków Komisji proszę o nieprzerywanie wystąpienia ministra i nieprzeszkadzanie w jego kontynuacji.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Jak powiedziałem wcześniej, sytuacja w spółce pogarszała się z roku na rok. Informowali zresztą o tym posłowie wnioskodawcy w składanych przez siebie interpelacjach. W efekcie, na początku 2014 r. nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy zobowiązało spółkę, także w wyniku interpelacji pana posła Małeckiego, do opracowania nowego biznesplanu we współpracy z niezależnym doradcą. Uznaliśmy, że pomimo trudnej sytuacji spółki zarząd potrzebuje zewnętrznego wsparcia doradczego, a właściciel potrzebował informacji o realnych perspektywach spółki z niezależnego i kompetentnego źródła. Minister skarbu państwa, w odróżnieniu od niektórych panów posłów, nie jest bowiem ekspertem w dziedzinie lotnictwa i nie posiada pełnej wiedzy na ten temat, inaczej niż niektórzy posłowie, ale ci z kolei nie chcą się tą wiedzą dzielić.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, z całym szacunkiem, ale oczekuję, aby pan minister, przychodząc na posiedzenie Komisji, był do tego posiedzenia przygotowany. Obiecałem sobie, że się nie odezwę i nie będę komentował pana wypowiedzi, panie ministrze, ale muszę złamać obietnicę. Panie ministrze, to że któryś poseł, nieważne z jakiego klubu poselskiego, zadaje panu pytanie wynika z faktu, iż w ramach ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora sprawuje on nadzór nad władzą wykonawczą. Pańskim obowiązkiem, panie ministrze, jest udzielenie odpowiedzi na pytanie. Myślę, że pan o tym doskonale wie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Znam moje obowiązki, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

W związku z tym, panie ministrze, pańskie zarzuty, że któryś poseł czytał panu z kartki pytania i nie dał ich treści na piśmie, są dość zabawne. Nie ma to się nijak do tego, co pan czyni, czyli po rozdaniu sześciostronicowego materiału członkom Komisji zaczyna pan odczytywać jego treść na posiedzeniu. Jeśli nadzór nad Eurolotem wyglądał tak, jak w materiale, a od strony praktycznej był tak sprawny i efektywny, jak pana dzisiejsze wystąpienie, to wcale mnie nie dziwi, że spółka jest likwidowana.

Przypuszczam, że w dalszej części obrad padną pytania np. dotyczące zakupu trzech samolotów Bombardier Q400 w 2012 r. Zdaje się, że miało to miejsce dwa miesiące po tym, jak LOT stwierdził, że ogranicza ACMI. O tym chyba też należałoby powiedzieć, tylko że ja oczekuję od pana ministra czegoś więcej niż odczytanie z kartki tego, co przygotował dla Komisji resort skarbu. Ja naprawdę już to czytałem, panie ministrze. Myślę, że moje koleżanki i koledzy również.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, przypominam, że jest pan wnioskodawcą w tej sprawie i wystąpił w stosownym trybie do marszałka Sejmu. Z kolei pan marszałek zwrócił się do Wysokiej Komisji o rozpatrzenie zasadności odbycia debaty na sali plenarnej. Podmiotem w tej sytuacji jest Komisja. Szanuję oczekiwania pana posła, ale w takim samym stopniu, jak szanuję oczekiwania wszystkich pozostałych członków Komisji. W tej materii wypowiemy się w głosowaniu. Będę bardzo wdzięczny za nieprzerywanie wypowiedzi pana ministra. Rzeczywiście zdarzało się na forum tej Komisji, że posłowie zadający pytania odczytywali ich treść z kartki, a same pytania były niezwykle obszerne, czasami zajmowały kilka stron. Cierpliwie ich wysłuchiwaliśmy, wychodząc z założenia, że decyzją mówcy jest to, w jakiej formie przygotował się do wystąpienia. W tym przypadku decyzja pana ministra określi, czy będzie korzystał z notatek, czy nie będzie z nich korzystał. Po tym, jak pan minister skończy swoje wystąpienie, zwrócę się do członków Wysokiej Komisji z prośbą o udział w dyskusji i wtedy każdy będzie mógł komentować stanowisko ministra, zbliżając nas w ten sposób do podjęcia decyzji, o którą poprosiła nas pani wicemarszałek Sejmu.

Zgłasza się pan poseł Zubowski. Rozumiem, że chce pan zabrać głos w trybie formalnym? Proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, chcę jedynie zauważyć, że zdarza się nam niekiedy wcześniej zanotować pytanie, ale służyć ma to przede wszystkim zachowaniu płynności i porządku w dyskusji. Apelowałbym jednak o poszanowanie czasu nas wszystkich, parlamentarzystów i innych osób uczestniczący w posiedzeniu Komisji.

Panie ministrze, ma pan naturalnie prawo odczytać z kartki treść wcześniej przygotowanej informacji i my nic z tym nie możemy zrobić. Proszę mi jednak uwierzyć, że jeśli ja wiem, co pan powie za dziesięć, piętnaście lub dwadzieścia sekund, bo *de facto* odczytuje pan to, co zostało zawarte w rozdystrybuowanym materiale, to postępując w taki sposób raczej nie szanujemy swojego czasu. Kiedy przed chwilą wdał się pan w dyskusję z posłem Małeckim, to powiedział pan o kilku rzeczach, o których w materiale nie przeczytamy. Myślę, że taka wymiana zdań jest dla nas bardziej wartościowa. Dlatego proponuję, aby odniósł się pan do postawionych pytań i pozwolił nam zadawać następne. Uważam, że procedując w ten sposób dość szybko doszlibyśmy do głosowania, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł wygłosił swoją opinię. Pan minister kontynuuje wypowiedź. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, proszę mi uwierzyć, że bardzo poważnie traktuję relacje na linii parlament – rząd. Te słowa kieruję głównie do pana posła Małeckiego. Zapewniam, że znam moje miejsce w szeregu. Wiem, jakie uprawnienia mają posłowie i jakie obowiązki na mnie ciążą z tytułu kontroli, jakiej poddana jest przez parlament władza wykonawcza. Właśnie dlatego, że z dużą dbałością podchodzę do tych spraw, staram się odnieść bardzo precyzyjnie do meritum złożonego wniosku, opierając się na materiale tezowym przygotowanym do mojego wystąpienia. Materiał ten jednak nieco różni się od wersji, jaką otrzymali państwo posłowie. Tamta wersja powstała przed kilku dniami, a mój materiał, ten na którym opieram wystąpienie, powstał dziś w godzinach przedpołudniowych.

Aby wyjaśnić wszelkie wątpliwości, panie pośle Suski, chcę powiedzieć, że nigdy nie padła z moich ust inwektywa pod adresem któregokolwiek parlamentarzysty, jakiegokolwiek posła, a tym bardziej kogoś, kto reprezentuje Komisję Skarbu Państwa.

Poseł Marek Suski (PiS):

Bardzo przepraszam, ale mam na ten temat inne zdanie. Wycieczki słowne w rodzaju, może poseł się zna, a minister się nie zna itd. to…

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

To nie są inwektywy, panie pośle.

Poseł Marek Suski (PiS):

Moim zdaniem, to są inwektywy i dlatego bardzo proszę o nieużywanie takiego języka. Tego typu określenia naprawdę niczemu nie służą. Chyba, że zależy panu, abyśmy się wzajemnie zaczęli boksować.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę pana ministra o kontynuowanie wypowiedzi.

Poseł Marek Suski (PiS):

Rozumiem, że większość jest w waszych rękach i niech się pali i wali…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku.

Poseł Marek Suski (PiS):

Proponuję, żeby nie iść w tym kierunku.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o opanowanie emocji, panie pośle. Panie ministrze, proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Postaram się mówić możliwie krótko, aby nadmiernie nie zanudzać panów posłów.

We wrześniu 2014 r. powstał dla spółki biznesplan, który jako główny środek naprawczy wskazywał obniżenie wysokości rat leasingowych za samoloty Bomabrdier Q400 płaconych w okresie od października 2014 r. do marca 2016 r. Dziś wiemy, że negocjacje w tej sprawie nie przyniosły pozytywnych efektów, co wpłynęło na dalsze pogłębienie się luki finansowej. Biznesplan przewidywał również zwiększenie możliwości realizowania czarterów *ad hoc*, prawie dwukrotnie i wdrożenie licznych inicjatyw oszczędnościowych. Wyliczono jednak, że do marca 2016 r. spółka, nawet jeśli zostaną zrealizowane wskazane inicjatywy i dojdzie do zamknięcia nierentownych połączeń, wygeneruje ok. 120 mln zł negatywnych przepływów pieniężnych, co sprawi, że, nawet zakładając, iż zostaną obniżone płatności leasingowe, pokrycie powstałej luki i tak nie będzie możliwe. Podsumowując biznesplan doradca uznał, że obecna negatywna sytuacja finansowa spółki ma trwały charakter, a tym samym dalsze jej funkcjonowanie w obecnej formule stwarza ryzyko pogłębienia niekorzystnej sytuacji finansowej.

To, co jest istotne w kontekście nadzoru to to, że biznesplan wraz ze wspomnianą opinią doradcy był szczegółowo analizowany w Ministerstwie Skarbu Państwa. Wobec braku adekwatnego dla spółki nowego modelu biznesowego, jako jej właściciel, doszliśmy do miejsca, w którym podjęliśmy, jak zaznaczyłem wcześniej, z naszego punktu widzenia odpowiedzialne i świadome decyzje właścicielskie. W obliczu negatywnego końcowego wyniku negocjacji z leasingodawcą samolotów Bombardier Q400 w zakresie obniżenia wysokości rat leasingowych, zarząd spółki podjął decyzję o zwrocie floty. W następstwie tej decyzji w dniu 6 lutego 2015 r. zarząd spółki Eurolot podjął i ogłosił decyzję o likwidacji wszystkich połączeń siatki własnej z dniem 1 kwietnia 2015 r.

Samoloty Bombardier Q400 już dziś operują na siatce połączeń lotowskich. Mając na celu zabezpieczenie najcenniejszych aktywów Eurolotu, Ministerstwo Skarbu Państwa zwróciło się do LOT z prośbą o rozważenie możliwości intensywniejszego wykorzystania samolotów Bombardier Q400 w siatce połączeń LOT, z zastrzeżeniem żelaznego przestrzegania ograniczeń wynikających z planu restrukturyzacji. Jest to działanie zgodne z planem restrukturyzacji LOT, który został zatwierdzony przez Komisję Europejską. Przewiduje on realizację przez LOT operacji lotniczych przy wykorzystaniu optymalnych kosztowo samolotów turbośmigłowych Bombardier Q400.

Zarząd Eurolot prowadzi obecnie dialog ze stroną społeczną. Zarząd wie, że jest to sprawa społecznie ważna i niezwykle wrażliwa. Z inicjatywy Ministerstwa Skarbu Państwa zarząd spółki wraz z radą nadzorczą odbyli w lutym bieżącego roku cykl spotkań z przedstawicielami związków zawodowych. W ich trakcie omawiano, m.in. skutki dla pracowników płynące z faktu zwrotu samolotów do leasingodawcy. Dziś rozpoczyna się w sposób formalny proces związany z przeprowadzeniem w spółce zwolnień grupowych. W tej sprawie zarząd spółki pozostaje w bieżącym kontakcie z właściwymi służbami, w tym oczywiście z pionem zatrudnienia. Mogę powiedzieć, że inna spółka zależna od LOT prowadzi w tej chwili otwartą procedurę naboru na stanowiska pilotów oraz personelu pokładowego do obsługi samolotów Bombardier Q400, na których LOT będzie wykonywał operacje. Rozmowy rekrutacyjne rozpoczęły się 12 lutego, czyli niezwłocznie po tym, jak Eurolot zakomunikował podjęte decyzje. Pierwsze umowy o pracę zostały już zawarte i to zarówno jeśli chodzi o pilotów, jak i o personel pokładowy. Według posiadanej przeze mnie wiedzy, o potwierdzenie tych danych poproszę jeszcze później pana prezesa spółki Eurolot, 60% pilotów i 40% stewardes z Eurolotu już podjęło współpracę z Grupą LOT.

Szanowni państwo, w obliczu sytuacji, w której znajduje się dziś spółka, będącej wynikiem niesprzyjających od wielu lat okoliczności i zdarzeń, podjęliśmy świadomie i odpowiedzialnie trudną decyzję właścicielską. Podkreślam ten fakt. Podjecie decyzji poprzedziły pogłębione analizy przeprowadzane przez wysoko wyspecjalizowany, niezależny podmiot doradczy. Dziś, jak państwo wiecie, nasze wysiłki koncentrujemy na jak

najbardziej skutecznym zabezpieczeniu najcenniejszych aktywów spółki, tzn. wykwalifikowanych pracowników, nowoczesnej floty i rynkowej marki Eurolot. Zarząd spółki, przy pełnym wsparciu z naszej strony, prowadzi w tym zakresie intensywne działania. Mamy na uwadze także uregulowanie wszelkich zobowiązań Eurolotu. Zakładamy pełną spłatę wszystkich wierzycieli. Znajduje to swoje potwierdzenie w prognozach dotyczących płynności spółki.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to w dalszej części pan prezes Juszczyński przedstawi bieżącą sytuację spółki, w sposób syntetyczny, z uwzględnieniem aspektu dotyczącego spraw społeczno-pracowniczych i aktualnego stanu rozliczeń z kontrahentami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, proszę o przedstawienie informacji.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Postaram się bardzo krótko, w żołnierskich słowach przedstawić państwu obecną sytuację w spółce Eurolot.

W miniony poniedziałek poinformowaliśmy stronę związkową, radę pracowniczą i urzędy pracy o zamiarze przeprowadzenia w spółce zwolnień grupowych. Powodem zwolnień jest fakt, że od 1 kwietnia Eurolot nie będzie miał już prawa do operowania na flocie leasingowanej od Nordic Aviation Capital. Przekłada się to wprost na brak zapotrzebowania na niektóre kompetencje w spółce.

Przeprowadziliśmy dość zaawansowaną analizę, jeśli chodzi o finansowe możliwości dokonania likwidacji. Wyszacowaliśmy aktywa posiadane przez spółkę oraz należności i zobowiązania. Wspólnie z radą nadzorczą rekomendowaliśmy właścicielom postawienie spółki w stan likwidacji. Dziś wyniki analizy pokazują, że Eurolot posiada wystarczająca ilość aktywów, aby spełnić zobowiązania wobec wierzycieli, pasażerów i personelu. W tym ostatnim przypadku chodzi o zobowiązania wynikające z Kodeksu pracy.

Obecnie pracujemy nad sprzedażą ostatniego samolotu ATR 72 o numerze 411. Ten samolot powinien odlecieć z Polski do końca marca bieżącego roku. Mamy zgodę walnego zgromadzenia na dokonanie transakcji. Niestety, wszystko się ciągnie od ponad roku. Pierwsze rozmowy z potencjalnym kupcem rozpoczęto w lutym 2014 r.

Jak powiedziałem, jesteśmy już po rozmowach z przedstawicielami związków zawodowych. Konsekwentnie restrukturyzujemy nasze zobowiązania. Według stanu na dziś, spółka posiada zobowiązania przekraczające 10% rocznych obrotów. Prawie 70% tych zobowiązań zostało zrestrukturyzowanych, tzn. podpisano odpowiednie ugody i posiadamy plan spłaty. 30% zobowiązań znajduje się w procesie negocjacyjnym.

To wszystko z mojej strony, w bardzo dużym skrócie, jeśli chodzi o podstawowe informacje na temat sytuacji finansowej w Eurolocie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Namawiam do wypowiedzi prowadzących nas do podjęcia decyzji, czy ma być prowadzona dyskusja na sali plenarnej, czy na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, zgodnie z przyjętym planem pracy.

Bardzo proszę, kto pierwszy? Pan poseł Zubowski, proszę bardzo.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, kilka pytań na początek. Dane, które zostały nam zaprezentowane, przedstawiają sytuację finansową spółki w ostatnich latach, tj. od roku 2009 do roku 2014. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, iż w zasadzie Eurolot w trendzie spadkowym znajduje się dopiero od roku 2010. W latach 2004-2007 spółka notowała dodatnie wyniki finansowe netto. Później sytuacja zaczęła się pogarszać i to na tyle gwałtownie, że łącznie w latach 2005-2007 wynik był jeszcze na plusie, ok. 20 mln zł, a jakbyśmy spojrzeli w internecie na dane, które są ogólnie dostępne, to za lata 2008-2013 strata wyniosła już ok. 270 mln zł.

Wspomniał pan w swoim wystąpieniu, panie ministrze, o wzroście cen paliwa lotniczego o 150% i jak to wpłynęło na sytuację Eurolotu. Zwracam uwagę, że podwyżka cen paliwa nie dotknęła wyłącznie spółki Eurolot. Inni przewoźnicy też ją odczuli. W związku z tym pytanie, czy przypadkiem w Eurolocie nie było takiej samej sytuacji, jak w LOT, gdzie Najwyższa Izba Kontroli wykazała czarno na białym, że sytuacja LOT taka, jaka jest teraz, to wynik braku odpowiedniego zabezpieczenia ceny paliwa? Nie wiem, jak Eurolot i czy w ogóle, w latach minionych zabezpieczał się przed niekorzystnymi ruchami cen paliw. Taka możliwość na pewno istniała, choćby poprzez zawieranie odpowiednich kontraktów giełdowych, które chronią przed skutkami nadmiernego wzrostu cen. Myślę, że spółka byłaby w stanie zabezpieczyć się przed wahaniami cen paliwa przynajmniej w perspektywie sześciu miesięcy, a może nawet roku.

Kolejna sprawa. Skoro za kolejne lata spółka wykazywała ujemny wynik finansowy, to chciałbym się dowiedzieć, jakie były w związku z tym decyzje rady nadzorczej, jakie były działania zarządu? W tym miejscu również od razu nasuwa się analogia z LOT, który rolował swój dług i wyprzedawał majątek. Pytanie brzmi, dlaczego dopiero teraz coś się robi, chociaż spółka na minusie była już od kilku lat? W przedstawionym przez resort skarbu materiale znajduje się informacja, że raporty składane są codziennie. Proszę państwa, chyba jednak nie o to powinno chodzić, aby składać każdego dnia raporty, jeśli w spółce jest już źle. Myślę, że raportowanie dałoby znacznie lepszy efekt, gdyby odbywało się w latach wcześniejszych, nawet w cyklu miesięcznym, a nie koniecznie dziennym. O pewnych sprawach należało po prostu mówić znacznie wcześniej.

Mógłbym pytać dalej o sprawy szczegółowe, ale pozostanę na razie tylko przy tych najważniejszych kwestiach. Ta problematyka jest, tak mi się wydaje, najistotniejsza. Do pozostałych spraw odniosę się w trakcie dyskusji na sali plenarnej. Uważam, że wniosek o skierowanie tej materii pod obrady plenarne Sejmu jest jak najbardziej zasadny. To, co się dzieje z Eurolotem, to nie jest wynik jednego czy dwóch złych kwartałów, ani nawet złego roku. Jest to efekt złego zarządzania spółką, a za to ponosi odpowiedzialność Ministerstwo Skarbu Państwa. W przypadku LOT dopiero Najwyższa Izba Kontroli potwierdziła w swoim raporcie zarzuty, o których się wcześniej mówiło. Z państwa raportu wyłania się bardzo podobny obraz sytuacji. Na jego potwierdzenie nie trzeba raportu NIK. Obawiam się przede wszystkim tego, że gdy wcześniej sytuacja się pogarszała, wy, jako właściciel, nie zareagowaliście we właściwy sposób. W 2012 r. strata wynosiła ponad 170 mln zł. Podjęto pewne działania naprawcze. Jest rzeczą jasną, że takie działania nie kończą się sukcesem na 100%, ale na dziś spółka jest w stanie agonalnym i, jak rozumiem, wygaszony *hasztag*, panie ministrze, staje się już rzeczywistym, jeśli chodzi o Eurolot. Na ten moment to wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panu posłowi. Następnym mówcą będzie pan poseł Małecki, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, jeszcze raz czuję się zmuszony wrócić do sedna naszego wniosku. Pan marszałek skierował do Komisji do zaopiniowania kwestię związaną z nadzorem ministra skarbu państwa nad spółką Eurolot. Pan minister słowem się do tego zagadnienia nie odniósł. Było szereg sytuacji, w których pan minister był alarmowany przez posłów, np. posła Kwiatkowskiego, którzy prosili pana ministra o podjęcie konkretnych działań. Sygnalizowaliśmy przecież, że kontrakt Eurolotu z 4You Airlines jest co najmniej dziwny, że Eurolot może na nim stracić itd. Podawaliśmy konkretne zagrożenia, a pan minister zawsze odpowiadał, że takich zagrożeń nie ma.

Żeby nie być gołosłownym, przypomnę kilka faktów. Polska Agencja Prasowa 9 czerwca podaje, że 4You może latać do Niemiec, krajów Beneluksu i na Wyspy Brytyjskie. Czy to są kierunki czarterowe? Nie. To klasyczne kierunki rejsowe. Na ten sam temat alarm podnosi poseł Kwiatkowski 15 czerwca w złożonej interpelacji. Pan poseł mówił panu ministrowi, że to co się dzieje w Eurolocie w związku z kontraktem z 4You, jest konkurencją zarówno dla Eurolotu, jak i dla LOT. Poseł wzywał pana do reakcji, panie ministrze. Oddźwięk był taki, że 8 lipca minister uspokajał wszystkich i twier-

dził, że 4You nie jest konkurencją i że nie istnieje ryzyko, iż Eurolot na tym cokolwiek straci, ponieważ rozliczenia są tylko na przedpłatach. Pan minister zapewniał także, że w każdej chwili Eurolot może zerwać umowę, jeśli 4You przestanie płacić. Jeszcze raz to państwu powtarzam, bo tak naprawdę, to o tym właśnie rozmawiamy. 25 lipca poseł Kwiatkowski ponownie alarmuje ministra, że ta sytuacja skończy się katastrofą. Wskazuje, że 4You to konkurencja dla Eurolotu i dla LOT, a co więcej, 4You wtedy już oficjalnie ogłosiło, że wchodzi w rejsy. A zatem odpowiedź, które udzielił pan minister 8 lipca, ma się nijak do rzeczywistości. Przypominam, że minister mówił wtedy, iż 4You nie będzie konkurencją, a tymczasem dziewięć dni później, 17 lipca, 4You ogłasza, że jednak taką konkurencją będzie. Gdzie w tym wszystkim jest nadzór z pańskiej strony, panie ministrze?

Popatrzmy dalej. Z odpowiedzi udzielonej przez pana ministra wychodzi wprawdzie, że skoro 4You chce być konkurencją, to nie przedłużymy z nimi umowy. Niby wszystko fajnie, ale dalej twierdzi pan, że nadal nie ma problemów z płatnościami, bo rozliczamy się na przedpłatach. Takiej odpowiedzi udziela pan, panie ministrze, 22 sierpnia. W odpowiedzi na kolejne pytania twierdzi pan jednak, że problemy z płatnościami były już od połowy sierpnia. Na sali plenarnej właśnie o tym powinniśmy rozmawiać. Z całym szacunkiem do pana osoby, panie ministrze, ale ja już nie chcę słuchać po raz kolejny pańskich wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa. Za miesiąc lub dwa ponownie okażą się one nieprawdą, jak to było wcześniej. Nie rozstrzygam, czy nie posiada pan odpowiedniej wiedzy na ten temat, czy ktoś pana źle poinformował itd. Nie o to chodzi. To, o czym mówię, to fakty. Jednego dnia mówił pan, że Eurolot jest bezpieczny, a drugiego dnia okazywało się, że to była nieprawda. Na te tematy chcemy dyskutować na sali plenarnej i dlatego chcemy usłyszeć, co ma do powiedzenia pana zwierzchnik, czyli premier Kopacz. To jest naszym celem, szanowni państwo. Możemy do woli przerzucać się argumentami, ale pan minister był ostrzegany przed konkretnymi zagrożeniami. Te zagrożenia się niestety ziściły, mimo że pan minister wszystkich zapewniał, iż żadne ryzyko nie istnieje.

Ostatnia kwestia spośród przywołanych dotyczy słów pana ministra, kiedy twierdził, że Eurolot może odstąpić od umowy i zaprzestać wykonywania przewozów pasażerskich na rzecz 4You Airlines, zrywając jednocześnie umowę ACMI z YANAIR. Kiedy jednak okazało się, że 4You przestało płacić, to Eurolot nadal latał, tylko że za darmo. Z tego tytułu poniesiono określone straty, a pan minister jedynie napisał, że koszty odszkodowań pasażerskich przekroczyłyby wysokość kosztów operacyjnych.

Proszę państwa, skoro mamy tak drastyczne przykłady, jak przytoczone wyżej, na to co działo się ze spółką Eurolot, jest to chyba argument, aby tę tematykę zaprezentować szerzej, w debacie na sali plenarnej. Nie powinniśmy się tego obawiać, a już z pewnością nie należy sprawy zamieść pod dywan. To nie może zakończyć się w ten sposób, że Komisja się wypowie i koniec. Cały Sejm powinien usłyszeć, dlaczego spółka lotnicza, którą całkowicie kontrolował minister skarbu państwa, zawarła taką umowę? Dlaczego minister nie reagował, kiedy był przez posłów szczegółowo informowany, co się dzieje w spółce? Dlaczego mamy taką sytuację? Dotychczasowe wyjaśnienia pana ministra nie dały odpowiedzi na te pytania. Miały się one nijak do rzeczywistości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, im dłużej będzie trwała ta debata i dotyczyła szczegółowych kwestii, tym bardziej będę przekonany, że nie warto jej kontynuować ani na sali plenarnej, ani na kolejnym posiedzeniu Komisji, gdyż za moment wyczerpiemy temat.

Wracam do głównego wątku. Panie pośle, nie sądzę, odnosząc się teraz do tego, co pan powiedział, żeby debata na sali plenarnej mogła stworzyć nową jakość. To Komisja Skarbu Państwa została powołana przez Wysoką Izbę w celu prowadzenia merytorycznych dyskusji na konkretne tematy, bez niepotrzebnych politycznych ozdobników. Zdecydowanie chętniej nastawiałem uszu słuchając dotychczasowych mówców, o ile mówiliście państwo do rzeczy i na temat. Wolę wypowiedzi konkretne, niż jakieś barokowe metafory i oceny, które wykraczają poza sferę konkretu. Forma przeprowadzenia

debaty jest oczywiście suwerennym prawem posłów, a ja jedynie wyrażam mój pogląd na tę kwestię, jako pełnoprawny członek Komisji.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze się wypowiedzieć? Pani poseł Malik, później pan przewodniczący Jaworski. Bardzo proszę.

Poseł Ewa Malik (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z mojej wiedzy wynika, że odwołany prezes Eurolotu, który odpowiada z kontrakt z 4You, sprawował swoją funkcje od lutego do listopada 2014 r. Jest sprawą oczywistą, że to ten pan ponosi odpowiedzialność za podpisanie kontraktu i za stratę, którą z tego tytułu poniosła spółka. Ponieważ nie wiadomo w tej chwili, czy dojdzie do publicznej debaty na forum Sejmu, chciałabym się dowiedzieć – jakie wynagrodzenie miesięczne pobierał pan Balcerzak? Jeśli po odwołaniu go z funkcji prezesa otrzymał odprawę, to interesuje mnie – w jakiej była ona wysokości? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan przewodniczący Jaworski, bardzo proszę. Następny będzie pan poseł Suski. Na razie jest to ostatnia osoba zgłoszona do dyskusji. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Niektórzy bardziej wolą barok, inni renesans itd. Jeśli chodzi o mnie, to obiecuję, że będę maksymalnie skracał czas wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Jeżeli chodzi o decyzję, czy debata odbędzie się na posiedzeniu plenarnym, czy nie, to wspomniany fakt zależy od tego, w jaki sposób zagłosują dziś członkowie Komisji Skarbu Państwa. Obawiam się jednak, że względu na dość nieprecyzyjne odpowiedzi, które usłyszeliśmy na dzisiejszym posiedzeniu, a podejrzewam, że równie nieprecyzyjne będą odpowiedzi, które mogą paść za dwa tygodniem, na kolejnym posiedzeniu Komisji, to ta kwestia, w takiej lub innej formie powróci na sali plenarnej. Myślę, iż co do tego nie mamy żadnych złudzeń.

W tej chwili przechodzę do zadawania pytań. Mam ich przygotowanych kilka i bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Postaram się zadawać pytania dotyczące głównych wątków zawartych w wypowiedzi pana ministra. Jeśli chodzi o starty w 2014 r., to pan minister napisał, a później powiedział, że były one spowodowane, po pierwsze, mniejszą niż planowano liczbą przewiezionych pasażerów, nowe połączenia okazały się słabsze niż wynikało z prognoz oraz danych poszczególnych portów lotniczych. Zaczął też intensywnie działać Ryanair, który zdobywał coraz większą część rynku. Na jednym z posiedzeń Komisji Skarbu Państwa, na którym wcześniej rozmawialiśmy o działalności Eurolotu i LOT, m.in. ja pytałem, w jaki sposób Eurolot ma sprzedawać bilety, skoro jest wyłączony z sieci sprzedaży LOT? W związku z tym wielu pasażerów, którzy korzystali czy to z Lufthansy, czy z jakichś innych połączeń związanych ze Star Alliance, nie miało zielonego pojęcia, że po przylocie do Warszawy lub Gdańska mogą dalej polecieć Eurolotem, np. do Krakowa lub Wrocławia. Dlatego samoloty Eurolotu latały puste. Jeśli chodzi o zagranicznych pasażerów, to ich wiedza o połączeniach obsługiwanych przez tę linię była praktycznie żadna. Mało tego, nawet my, lecąc któregoś dnia z Gdańska do Warszawy na posiedzenie Sejmu, ze zdumieniem zaobserwowaliśmy, że działa jakiś nowy operator, chodziło o Eurolot, ponieważ dokładnie w tym momencie połączenie z Warszawą wyświetliło się na tablicy. Wysoka Komisjo, w tym miejscu popełniono podstawowy i brzemienny w skutki błąd. O tym zresztą mówiliśmy wcześniej. Tworząc własną siatkę połączeń nie wykorzystano do sprzedaży możliwości LOT, dlatego samoloty Eurolotu latały puste. Dla odróżnienia, np. Ryanair ma możliwości i je wykorzystuje, aby przy pomocy znanej sieci sprzedawać własne bilety pasażerom swoich linii.

Druga kwestia, do której chcę się odnieść, dotyczy kontaktów z 4You Airlines. Mam następujące pytania – kiedy podpisano umowę pomiędzy Eurolotem i tamtą spółką? Jak długo prowadzono w tym względzie niezbędne analizy? Czy zarząd przy podpisywaniu tej umowy korzystał z usług jakiegoś zewnętrznego doradcy? Na temat tej ostatniej kwe-

stii nigdzie nie pojawiła się żadna informacja. Chciałbym się także dowiedzieć – jaka jest ostateczna strata na dziś, która wynika z tego nieszczęsnego kontraktu?

Kolejny temat dotyczy restrukturyzacji spółki. W przedstawionej informacji jest powiedziane, że zarząd Eurolotu podjął decyzję o zwrocie samolotów do leasingodawcy, ale z drugiej strony kilka akapitów dalej możemy przeczytać, że obecnie prowadzone są działania zmierzające do przejęcia całej floty Eurolotu przez PLL LOT. Jak jest naprawdę? Czy decyzja o zwrocie do leasingodawcy została w końcu podjęta, czy nie? Czy prowadzono rozmowy z LOT, aby ten przejął leasingowane samoloty? Jakie będą ewentualne starty, jeżeli leasingodawca najpierw odbierze samoloty od Eurolotu, a dopiero później LOT przejmie je na nowo? Jeżeli LOT nie przejmie samolotów, to w jaki sposób ma zamiar przejąć połączenia, które dziś są realizowane przy pomocy samolotów Eurolotu?

Jeszcze jedna rzecz z tym związana. Od pana ministra otrzymaliśmy informację, że strata, która miała miejsce w 2012 r., wynikała również z dużych kosztów poniesionych na inwestycje w rozwój własnej siatki. Proszę nam powiedzieć, ile naprawdę kosztowało stworzenie własnej siatki? Czy fakt, że dziś z tej siatki rezygnujemy nie powoduje dodatkowych strat? Czy nie byłoby lepiej, gdyby np. LOT przejął tę siatkę w całości? Na ten temat nie dostaliśmy na razie żadnych informacji.

Ostatnie pytanie. Decyzja o likwidacji Eurolotu zapadła po opracowania biznesplanu i dokonaniu analiz, które spółka przeprowadziła wspólnie z doradcą. Chciałbym usłyszeć – kto był doradcą spółki w tym zakresie? Czy przygotowane dokumenty, w związku z faktem, że decyzja biznesowa została już podjęta, mogą zostać udostępnione Komisji Skarbu Państwa? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan poseł Suski, bardzo proszę. Zdaje się, że jest to ostatni mówca zapisany do dyskusji. Chyba, że jeszcze ktoś się zgłosi w trakcie wypowiedzi pana posła. Proszę, panie pośle.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie przewodniczący, odnoszę wrażenie, że niechęć do dyskutowania o tym, co się dzieje w gospodarce zarządzanej przez Skarb Państwa, wynika po prostu z tego, że w tej sferze dzieje się bardzo źle. Od pana przewodniczącego usłyszeliśmy, iż uważa pan, że to czy dyskusja odbędzie się na sali plenarnej, czy sali posiedzeń Komisji, nie ma specjalnego znaczenia i nie sprawi, że przyszła debata będzie miała mniejszy lub większy splendor. W zasadzie jest to kwestia całkowicie obojętna, gdzie będziemy debatować. Tak przynajmniej zrozumiałem słowa pana przewodniczącego. Przecież to nic wielkiego, gdzie się debatuje, a jeśli miałoby dojść do debaty na posiedzeniu Sejmu, to w gruncie rzeczy niczego to nie zmieni.

Panie przewodniczący, my jednak uważamy, że debata plenarna na temat Eurolotu coś zmieni, że warto publicznie dyskutować o polskiej gospodarce i o spółkach zarządzanych przez Skarb Państwa. Pan przewodniczący twierdzi, że jest inaczej. Trudno, każdy ma prawo do własnego zdanie. Skoro tak, to wyciągam następujący wniosek – wszystko, o czym mówimy, jest wam w gruncie rzeczy obojętne. Jeśli tak jest i faktycznie jest wam to obojętne, a w odróżnieniu od was nam nie jest ta kwestia obojętna, dlatego pozwólcie nam zająć się jej rozpatrzeniem na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Dzięki temu przynajmniej jakaś część naszego społeczeństwa dowie się o tym, jak wygląda sytuacja w niektórych spółkach Skarbu Państwa. Nie należy wykluczyć, że są Polacy, którzy chcieliby latać Eurolotem, a już z pewnością sytuacją w firmie zainteresowani są jej pracownicy. Obrad Komisji raczej nikt nie śledzi. Kiedyś były wprawdzie zapowiedzi, że w internecie będzie można oglądać przebieg posiedzeń, ale chyba nic z tego nie wyszło.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Posiedzenia Komisji są transmitowane na stronach internetowych Sejmu, panie pośle. Proszę zauważyć, że na sali jest zamontowana kamera.

Poseł Marek Suski (PiS):

To ze jest kamera wcale nie musi znaczyć, że od razu jest transmisja. Zostawmy to jednak na boku.

Niewątpliwe jest to, że transmisje z obrad Sejmu mają zdecydowanie większą oglądalność niż transmisje z przebiegu posiedzeń Komisji. Jeśli jednak, panie przewodniczący, przyjmiemy założenie, że powinniśmy informować obywateli co się dzieje w kraju, to bardziej skuteczne będzie przekazanie informacji poprzez debatę na sali sejmowej niż w trakcie obrad Komisji. Z podanych powodów wydaje mi się, że posłowie koalicji nie powinni głosować przeciw wnioskowi o odbycie debaty plenarnej, ale jeśli jednak tak by się stało, to znaczyłoby, ni mniej ni więcej, że państwo posłowie zaprzeczacie słowom waszego przewodniczącego Komisji, który stwierdził, że wybór miejsca na debatę praktycznie nie ma żadnego znaczenia. Pan przewodniczący mówi jedno, a wy robicie drugie, co zresztą jest dość charakterystyczne dla formacji politycznej, która dziś rządzi Polską.

Chciałbym jeszcze zadać konkretne pytanie panu ministrowi. Czy mógłby pan wskazać, jakie straty dla LOT przyniosło utworzenie konkurencyjnej spółki? Eurolot był przecież w znacznym stopniu konkurencyjny wobec LOT. To jedna kwestia.

Drugie pytanie dotyczy tego, kto był pomysłodawcą utworzenia Eurolotu? Może miało to miejsce w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości i okaże się, że to znowu my jesteśmy wszystkiemu winni? Jeśli już uda się zidentyfikować pomysłodawcę, to chciałbym wiedzieć, czy zostaną wyciągnięte jakieś konsekwencje wobec osoby lub grupy osób, które doprowadziły do stworzenia takiego podmiotu, jakim był Eurolot, a którego jedynym efektem działalności było doprowadzenie do wielkich strat. Działania Eurolotu obciążały również w znacznym stopniu wyniki LOT.

Jeśli natomiast chodzi o sposób zarządzania firmą i dywagacje, czy warto podnosić rangę toczącej się na ten temat dyskusji, mówienia szerzej o tym, co się w ogóle dzieje w Skarbie Państwa, to kiedyś już chyba wspominałem, jaki był efekt przeprowadzonej prywatyzacji jednego z zakładów w Radomiu. Po dwóch latach wszyscy zatrudnieni stracili pracę. Jest jeszcze drugi przykład równie udanej prywatyzacji. Mam na myśli Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury PKP. Przed prywatyzacją firma przynosiła zyski, a jak została przez was sprywatyzowana, to efekt jest taki, że dziś kilkuset jej byłych pracowników jest na bruku, a syndyk masy upadłościowej, pan Tomasz Sadowski zażądał od pracowników zwrotu pieniędzy, które otrzymali w chwili, gdy zgodzili się na dobrowolne odejście z pracy. W sumie chodzi o kwotę ponad 22 mln zł. Kilkuset pracowników jest w związku z tą sprawą wzywanych przed sąd. Dzieje się tak m.in. w wyniku przeprowadzonej prywatyzacji. Mam następujące pytanie – czy Skarb Państwa poczuwa się do odpowiedzialności za to, co robi syndyk masy upadłościowej?

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Myślę, że to kluczowe pytanie dla omawianej dzisiaj sprawy.

Poseł Marek Suski (PiS):

Wiem, że może paść odpowiedź, że to sąd wyznacza syndyka, a resort skarbu państwa nie ma to żadnego wpływu itd. Działania, które państwo podejmujcie, doprowadziły jednak do tego, że firma przynosząca zyski znajduje się dziś w stanie upadłości, a jej byłych pracowników wzywa się do sądu i domaga od nich zwrotu kwot pobranych, gdy wyrażali zgodę na dobrowolne odejście z pracy. W sytuacji, gdy są pieniądze na przebudowę infrastruktury PKP, to jednak ich nie wykorzystujemy. Mimo pieniędzy płynących z Unii Europejskiej nie jesteśmy w stanie ich efektywnie zagospodarować. To pokazuje tylko, że jak panowie wzięliście się do zarządzania, to z wcześniejszego majątku pozostała tylko, za przeproszeniem, kamieni kupa, jak mawiał wasz były minister Sienkiewicz. Tylko kamieni kupa i nic więcej. Tak samo jest z firmami, o których powiedziałem przed chwilą, jak i z Eurolotem.

Panie przewodniczący, rozumiem pana stanowisko, w którym stwierdza pan, że dla pana nie ma znaczenia, czy debata odbędzie się na sali plenarnej, jednak dla nas ten fakt posiada znaczenie. Choćby z tej przyczyny, że zarządzacie w taki sposób, iż panicznie wstydzicie się upowszechnienia wiedzy na ten temat. Jest wam wstyd przed wyborcami, którzy dzięki debacie publicznej mogą się dowiedzieć, jakie są prawdziwe skutki waszych rządów. Mimo wszystko liczę na to, że przynajmniej w niektórych posłach Platformy Obywatelskiej, którzy nie odpowiadają bezpośrednio za owo fatalne zarządzanie mająt-

kiem Skarbu Państwa, znajdzie się jakaś refleksja, że może jednak lepiej służyć krajowi, a nie tylko swoim partyjnym liderom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, rozmawiamy dziś o bardzo poważnych zagadnieniach, ale niezależnie od tego, co stanowi przedmiot dyskusji, zawsze sprawia mi radość, kiedy widzę uśmiechy na twarzach członków Komisji. Za to panom posłom dziękuję. Wydaje mi się, że atmosfera lekkiego dystansu do rzeczywistości nikomu nie zaszkodzi.

Czy dobrze widziałem, że zgłaszał się jeszcze pan poseł Rojek?

Poseł Józef Rojek (KPSP):

Tym razem nie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam bardzo. W takim razie pan poseł Warzecha, bardzo proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, ponieważ pytania, które chciałem postawić, zostały już zadane przez moich przedmówców, dlatego pozwolę sobie tylko na uszczegółowienie pewnej kwestii. W trakcie całej dotychczasowej dyskusji nie usłyszałem ani razu słowa „bankructwo" czy „upadłość". Posługujemy się natomiast bardzo delikatnym określeniem „likwidacja". Mówimy o likwidacji siatki połączeń itd. Prawda natomiast jest taka, że należy mówić o bankructwie, a przede wszystkim o tragedii ludzi, którzy byli zatrudnieni w spółce i o tragedii ich rodzin. Wydaje się na pozór, że tych kilkaset osób, 250 lub 300, to nie jest jakiś wielki problem. Pan minister powiedział, nie wiem tylko czy dokładnie zapamiętałem jego słowa, iż 60% stewardes i 40% pilotów zostanie zagospodarowanych.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Odwrotnie, panie pośle.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

W takim razie przepraszam. Chodzi zatem o 60% pilotów i 40% stewardes. Drodzy państwo, jeśli mówimy o ok. 250 pracownikach firmy, musimy pamiętać, że oznacza to ok. 1000 osób, które funkcjonowały dzięki temu, że jeden członek ich rodziny był zatrudniony w Eurolocie.

Chciałbym zapytać pana ministra, czy ma jakiś pomysł na zagospodarowanie tych ludzi, którzy w świetle dzisiejszych informacji nie otrzymali jeszcze propozycji nowej pracy? Poza tym interesuje mnie, jaki będzie poziom wynagrodzeń wspomnianych 60% pilotów i 40% stewardes? Na jakich warunkach będą oni zatrudnieni? Czy będzie to np. własna działalność gospodarcza, czy warunki jakie są oferowane w PLL LOT? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń państwa posłów. Zamykam dyskusję. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi, po czym przystąpimy do głosowania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Rozpocznę od końca, od ostatniego pytania, jakie zadał pan poseł Warzecha. Rzeczywiście jest tak, że nie mówimy o upadłości tylko o likwidacji, ale są to dwa całkowicie różne procesy. Różnią się one zasadniczo. Likwidacja odbywa się pod kontrolą zarządu i m.in. dlatego możemy mówić o racjonalnym podejściu, co wydaje się być troską także pana posła, czyli o zatrudnieniu osób, które tracą pracę w likwidowanej spółce.

Proporcja zatrudnienia 60% i 40%, którą pan podał jest prawdziwa, natomiast proces jako taki nie jest jeszcze zakończony. On cały czas trwa. Ta proporcja to stan faktyczny na dzisiaj. Dodatkowo inne spółki, na które Skarb Państwa posiada wpływ, działające w biznesie okołolotniczym, w ramach swoich rekrutacji powinny kierować własną ofertę do ludzi, którzy tracą pracę w Eurolocie. Dotyczy to np. spółki serwisowej LOT AMS.

Prowadzi ona bieżący dialog z zarządem Eurolotu i uwzględnia w rekrutacji własnej fakt, że w Eurolocie następuje likwidacja miejsc pracy.

Krótki komentarz do wypowiedzi pana posła Zubowskiego. Powiedział pan o dobrych wynikach spółki wykazywanych za lata wcześniejsze, tzn. z okresu wchodzącego do pierwszej dekady obecnego wieku. Jest to prawdą, W tamtym czasie spółka znajdowała się w ramach Grupy LOT i dla LOT-u wykonywała usługi własne. Marżowość była regulowana i ustalana wspólnie, a więc sytuacja była całkowicie odmienna od obecnej. Eurolot nie działał wtedy na otwartym rynku w sposób całkowicie samodzielny, tak jak ma to miejsce obecnie.

Jeśli chodzi o ewentualne zabezpieczenie się przed niekorzystną zmianą ceny paliwa lotniczego, to ten kij ma dwa końce. Jest to dość drogi instrument, ale się go stosuje, przy czym należy pamiętać, że jest to miecz obosieczny. Jeśli cena spadnie poniżej ceny ustalonej, to spółka będzie notować wymierne straty. Pamiętajmy poza tym, że Eurolot nie był spółką z nadpłynnością, ale raczej borykał się z brakiem wewnętrznego finansowania.

Pytanie pana posła Małeckieg o kontrakt z 4You Airlines. Panie pośle, jestem świadomy tego, co państwu przedstawiłem. W żadnej mojej odpowiedzi nie zakładałem, że udzielam odpowiedzi nieprawdziwej. Dzieliłem się z państwem informacjami, zgodnymi z posiadaną przeze mnie wiedzą w konkretnych dniach, w których te informacje były dla państwa przygotowywane. Jedno z poprzednich posiedzeń Komisji było *de facto* poświęcone relacjom na linii Eurolot – 4You Airlines. Została wówczas przedstawiona pełna wiedza resortu na ten temat. Za chwilę poproszę pana prezesa Juszczyńskiego o uzupełnienie i podzielenie się jego wiedzą na ten temat z członkami Wysokiej Komisji. Mam nadzieję, że usatysfakcjonuje to pana posła.

Pani poseł Malik pytała o pana prezesa Balcerzaka, o jego wynagrodzenie i odprawę. W związku z odejściem pana Balcerzaka z pracy w Eurolocie nie zostały mu wypłacone żadne odprawy. Spółka nie zapłaciła byłemu prezesowi w związku z zakazem pracy u konkurencji, a jeśli chodzi o jego miesięczne uposażenie, to mieściło się ono w formule wynagrodzenia zgodnego z tzw. ustawą kominową.

Pytania pana posła Jaworskiego. Nie chciałbym wchodzić we wszystkie szczegóły, ponieważ ich nie znam. Jeśli chodzi o rok 2014, poniesione wówczas straty i kwestię dostępności biletów warto może powiedzieć, że w tamtym roku było już możliwe korzystanie z zakupu tzw. łączonego biletu. Chodzi o ofertę LOT i Eurolotu.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

A co ze Star Alliance.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Eurolot nie był członkiem Star Alliance.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Ale poprzez LOT mógł sprzedawać swoje bilety. Rozmawialiśmy o tym na jednym z wcześniejszych posiedzeń Komisji.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

O wyjaśnienia dotyczące systemu sprzedaży poproszę za chwilę pana prezesa Juszczyńskiego.

Padło pytanie o rozwój siatki własnej i koszty poniesione z tego tytułu. Szczegółowo odpowie pan prezes, natomiast ja powiem tylko, że aby rozwijać siatkę własną, trzeba nauczyć potencjalnych pasażerów, iż konkretne połączenie funkcjonuje. W początkowej fazie realizacji takiego połączenia trzeba niekiedy latać na stosunkowo niskim *load factor*, czyli wypełnieniem samolotu. Inaczej mówiąc, do takiego połączenia się dopłaca. LOT w miarę posiadanych możliwości, czyli, po pierwsze, zgodnie z planem naprawczym, a po drugie, uwzględniając poziom rentowności, będzie korzystał z doświadczeń i kosztów poniesionych przez Eurolot.

Bardzo proszę pana prezesa Juszczyńskiego o uzupełnienie moich odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Rozumiem, że pan minister już zakończył.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Dziękuje, panie przewodniczący. Pozwolę sobie rozpocząć od tematów prostszych, czyli biletu łączonego i członkostwa w Star Alliance. Eurolot nie jest członkiem Star Alliance. Członkiem tej organizacji jest LOT. W związku z tym decydujący głos w sprawie tego, które połączenia są pokazywane w sprzedaży łączonej z innymi podmiotami będącymi w grupie, należy do LOT, a nie do spółki Eurolot. Z tego, co mi wiadomo, połączenia podpisane na łączoną sprzedaż pomiędzy LOT i Eurolotem były również widoczne w Star Alliance.

Drugi poruszony temat to inwestycja w siatkę własną. Zostało zadane pytanie o koszt tej inwestycji. Wysoka Komisjo, nie mówimy w tej chwili o koszcie wynikającym np. z zakupu wielkiej liczby serwerów czy rozwiązań IT, ponieważ tego rodzaju rozwiązania są globalne i je się wynajmuje, a płatności wnosi się miesięcznie albo w zależności od obrotu, czyli liczby sprzedanych biletów. W materiale, którego treścią pan minister podzielił się z członkami Komisji, jest mowa o kosztach, które wiążą się z koniecznością, mówiąc w uproszczeniu, rozkręcenia połączenia. Każde połączenie lotnicze wymaga czasu potrzebnego do tego, aby rynek odnotował, iż ono istnieje, że jest niezawodne, że można z niego skorzystać itd. Zwykle w takim przypadku *load factor* znajduje się poniżej *break even point*, nawet poniżej kosztów zmiennych. Średni czas potrzebny na to, żeby połączenie stało się trwale rentowne i widoczne na rynku, wynosi od 12 do 16 miesięcy.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, ale chodzi mi o to, żebyśmy nie rozmawiali o czymś innym, a chyba tak się dzieje. Zadane przeze mnie pytanie jest bardzo proste. W informacji przekazanej przez pana ministra znajduje się jasny przekaz, iż na stratę i wynik finansowy w 2012 r. wpływ miały koszty poniesione na inwestycje w rozwój siatki własnej. Powtarzam jeszcze raz, pytanie jest bardzo proste – jaki koszt został zawarty w wydatkach spółki jako koszt poniesiony na inwestycję w rozwój siatki własnej w 2012 r.? Chodzi mi tylko o rok 2012, ponieważ został on wymieniony przez zarząd spółki, a pan minister skorzystał z tych materiałów wypowiadając się na posiedzeniu Komisji. Zostało stwierdzone, że koszt był znaczny i przyczynił się m.in. do wysokości łącznej straty. Proszę tylko o podanie konkretnej kwoty. Niczego więcej nie oczekuję.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Niestety, panie pośle, ale kwoty nie mogę panu podać. Nie mam je w tej chwili w głowie, ale podkreślam jeszcze raz, że nie chodzi w tym przypadku o zakupy inwestycyjne i wartości środków trwałych. Te koszty spółka musi ponosić z tytułu wykonania operacji polegającej na przelocie z pkt A do pkt B. To są te konkretne inwestycje. Może w materiale nie było to dość jasno rozgraniczone. Chodzi o różnicę pomiędzy wartością przychodów z danego lotu, a wartością kosztów tego lotu. Na początku wartość kosztu przewyższa zwykle wartość przychodu. Jest tak do czasu, gdy to połączenie się rozkręci.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

My to wszystko rozumiemy, panie prezesie, i prosimy o podanie konkretnej kwoty.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Niestety, nie mam jej w tej chwili w głowie, panie pośle.

Kolejny temat, najszerszy, to kwestia relacji z 4You Airlines. Padło pytanie o to, jak długo trwało podpisywanie umowy i czy spółka korzystała w tym zakresie z konsultacji zewnętrznego podmiotu. Pierwsze rozmowy z 4You miały miejsce pod koniec lutego 2014 r., a umowa zaczęła obowiązywać, dokładnie nie pamiętam, ale chyba od czerwca 2014 r. Jak widać, okres negocjacji wyniósł ponad 3 miesiące. Rozpatrywano kilka scenariuszy. Pierwszy zakładał, że Eurolot wynajmie samoloty od leasingodawcy i będzie *entererem* dla 4You, drugi, że w grę wchodzi jeszcze YANAIR itd. Tych scenariuszy, jak

powiedziałem, było kilka. Ostatni z nich, który został zrealizowany i wdrożony w życie, urodził się, że tak powiem, gdzieś w połowie marca, może pod koniec marca. Analiza założeń i przeprowadzenie obliczeń związanych z tym scenariuszem, trwało niecały miesiąc. W trakcie negocjacji z 4You spółka nie korzystała z konsultacji zewnętrznych podmiotów, ponieważ znajdowała się w takiej sytuacji finansowej, w jakiej się znajdowała, a jak wiadomo tego rodzaju konsultacje są rzeczą dość kosztowną.

Jeśli jesteśmy już przy temacie 4You Airlines, to warto powiedzieć, że spółka przygotowała pozew sądowy o dochodzenie swoich praw i zwrot środków, które 4You jest spółce dłużna. W tej chwili jesteśmy na etapie tłumaczenia dokumentów. Znaczna część umów, porozumień i faktur jest sporządzona w języku angielskim, a sądowi musimy je przedłożyć w języku polskim. Spodziewam się, że do końca przyszłego tygodnia pozew w sądzie zostanie złożony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jeszcze pan przewodniczący Jaworski, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Panie przewodniczący, zadałem jeszcze kilka innych pytań, na które nie uzyskałem odpowiedzi. Jakie straty poniosła spółka w konsekwencji kontraktów zawartych z 4You? To jedna kwestia, a druga dotyczyła leasingu samolotów dla siatki połączeń własnych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Jeśli chodzi o straty poniesione w związku z kontraktem zawartym z 4You, to proponuję, aby z ostateczną opinią wstrzymać się do momentu rozpoznania sprawy przez sąd. Poza tym, ta kwestia jest objęta tajemnicą handlową i nie jestem w stanie, w trakcie publicznego posiedzenia Komisji podawać pewnych danych. Bardzo przepraszam, ale tak jest i nic na to nie mogę poradzić.

Natomiast, jeśli chodzi o przejęcie, czy może raczej wykorzystanie przez LOT połączeń, na których operował Eurolot, to o ile mi wiadomo PLL LOT rozważa operowanie na czterech kierunkach spośród siedemnastu, na których operował Eurolot.

Czy było jeszcze jakieś pytanie, panie pośle?

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Tak, panie prezesie. Kwestia umowy leasingowej. Czy została ona wypowiedziana, czy przejęta przez LOT? Pytałem także – kto był doradcą przy sporządzaniu nowego biznesplanu i analiz? Czy ten materiał może zostać udostępniony Komisji Skarbu Państwa?

P.o. prezesa Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Jeżeli chodzi o doradcę i czy można udostępnić efekt jego prac, to poproszę o wypowiedź pana ministra. Co do kwestii leasingowych, to 4 lutego spółka otrzymała wypowiedzenie umowy od leasingodawcy… Przepraszam, to było żądanie zapłaty niedopłaconych wartości leasingu. Jeśli spółka nie dokonałaby czynności określonych w żądaniu, umowy miały zostać wypowiedziane. Umowy na samoloty są konstruowane w taki sposób, że leasingodawca ma prawo, praktycznie z minuty na minutę zaanektować flotę poprzez stosowne zgłoszenie sprawy do Eurocontrol, która zablokuje wszystkie loty danego przewoźnika.

Zarząd spółki podjął z leasingodawcą negocjacje. W ich wyniku ustalono, że spółka może na posiadanej flocie operować do końca marca, jednocześnie przygotowując się do oddania floty leasingodawcy. Nie istnieje żadne powiązanie wprost pomiędzy Eurolotem a LOT. Eurolot ma swoje zobowiązania wobec leasingodawcy i oddaje mu flotę. LOT posiada umowę z tym samym podmiotem, tak się akurat składa, i przejmie część oddanej przez nas floty. Jak państwo doskonale wiecie, nie cała nasza flota zostanie zagospodarowana przez LOT.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytania na temat biznesplanu, oddaję głos panu ministrowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękujemy, panie prezesie. Pan minister Rafał Baniak, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Doradcą spółki w tym zakresie był PwC, czyli Pricewaterhouse Coopers. Kwestie współpracy pomiędzy podmiotami są objęte tajemnicą handlową i nie mam upoważnienia ani możliwości, żeby treść raportu przekazać Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, przystępujemy do głosowania. Pan poseł Małecki jeszcze w trybie formalnym? Bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, liczyłem na to, że jako wnioskodawca będę miał okazję do wypowiedzenia się przed aktem głosowania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ale proszę bardzo zwięźle, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Będę mówił bardzo zwięźle, panie przewodniczący. Szanowni państwo, przypominam, że w tym głosowaniu będziecie, a właściwie będziemy decydowali, czy chcemy wysłuchać na sali plenarnej wyjaśnień pani premier Ewy Kopacz na temat nadzoru ze strony ministra Skarbu Państwa nad spółką Eurolot. Ze względu na niewiele czasu, jaki mam do dyspozycji, skupię się na trzech rzeczach.

Czy państwo uważacie, że nie ma w tym nic dziwnego i naprawdę nie przeszkadza państwu posłom, że pan minister mówił, iż spółka 4You Airlines nie jest konkurencją dla spółki Eurolot, gdyż ta specjalizuje się w zupełnie odmiennym segmencie usług lotniczych? Dziewięć dni później okazało się jednak, że 4You Airlines jest konkurencją dla Eurolotu. Czy nie przeszkadza państwu, że pan minister pisał, iż w przypadku braku realizacji umowy Eurolot może odstąpić od umowy i zaprzestać wykonywania przewozów pasażerskich na rzecz 4You Airlines, ale mimo że Eurolot nie dostawał pieniędzy, od umowy nie odstąpił i nadal latał dla tej spółki? Co więcej, pan minister napisał nawet odnośnie do rozliczeń pomiędzy Eurolot a 4You Airlines, że wszystkie one, od początku kontraktu odbywają się na zasadzie przedpłat, co zapewnia spółce Eurolot bezpieczeństwo w realizacji przedmiotowego kontraktu. To stwierdzenie, jak wiadomo, również okazało się nieprawdą. Z innej odpowiedzi pana ministra, z tego samego 22 sierpnia, wynika, że spółka 4You Airlines nie płaciła Eurolotowi.

Szanowni państwo, chciałbym, aby każdy z was miał świadomość, że głosując za tym wnioskiem lub przeciw niemu, bierze tym samy pełną odpowiedzialność za to, w jaki sposób, jako członek Komisji Skarbu Państwa sprawuje nadzór nad Ministerstwem Skarbu Państwa, które to z kolei powinno pilnować spółek Skarbu Państwa. 300 osób idzie na bruk. Od państwa sumienia, woli i poczucia odpowiedzialności zależy, jak wyjaśnienie tej sprawy dalej się potoczy. Mam tylko nadzieję, że nie zostanie ona zamieciona pod dywan. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przyjmuję do wiadomości opinię pana posła, aczkolwiek nie zgadzam się z jego poglądami. Nie uważam, żeby przeprowadzenie debaty na sali plenarnej rozwiązało problem zatrudnienia 300 osób, o których pan wspomniał. Zakończyłem już jednak debatę. Przystępujemy do głosowania. Zakładam, że wszyscy wiemy nad czym głosujemy.

Wysoka Komisjo, poddaję pod głosowanie wniosek przedstawiony przez pana posła Małeckiego w sprawie uzupełnienia porządku obrad posiedzenia Sejmu o punkt dotyczący przedstawienia informacji prezesa Rady Ministrów na temat nadzoru ministra Skarbu Państwa nad spółką Skarbu Państwa Eurolot S.A. oraz sytuacji spółki Eurolot S.A.

Kto z członków Komisji jest za przyjęciem tego wniosku? (7) Kto jest przeciw? (9). Kto się wstrzymał od głosu? (0). Dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja nie podzieliła poglądu wnioskodawców w tej sprawie.

Na tym wyczerpaliśmy dzisiejszy porządek dzienny. Zapraszam wszystkich na kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa podczas następnej sesji Sejmu. Zajmiemy się problemami sektora paliwowego.

Zamykam posiedzenie Komisji.